



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XVII - Nº 315

Bogotá, D. C., miércoles 4 de junio de 2008

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL (E.) DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 201 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se modifican los artículos 16 parágrafo 3º, 17 y 24 de la Ley 105 de 1993 y se fortalece e incentiva la construcción, mantenimiento de la red vial terciaria de la República de Colombia.

Doctor

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO

Secretario Comisión Sexta Constitucional

Referencia: **Proyecto de ley número 201 de 2007 Cámara**, por medio de la cual se modifican los artículos 16 parágrafo 3º, 17 y 24 de la Ley 105 de 1993 y se fortalece e incentiva la construcción, mantenimiento de la red vial terciaria de la República de Colombia.

Distinguido señor Secretario:

Atentamente nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, para lo cual honorosamente fuimos designados por usted, el cual presentamos de la manera siguiente:

I. Antecedentes del proyecto

La red vial terciaria de Colombia es fundamental para lograr la conectividad física de todas las regiones del país a los mercados internos y externos, que permitan un desarrollo articulado del agro colombiano.

No debe perderse de vista que el transporte por carretera, es el principal modo de comunicación en Colombia; en el año 2002, se movilizaron 29 millones de toneladas de productos (80% del total) y 96 millones de pasajeros (84% del total).

La red de carreteras del país está constituida por 162 mil kilómetros. De ellos 16.556 Km. (10%) conforman la Red Nacional o Primaria; el 90% restante corresponde a las vías secundarias y terciarias distribuidas así: 64 mil km, a cargo de los departamentos; 35 mil a cargo de los municipios; 17 mil administradas por el Instituto Nacional de Vías, Inviás y 12 mil por los privados. De los 16.556 km, de red arterial, el 50% se encuentra en buen estado y 8.298 km, están pavimentados.

No se concibe la reactivación del campo si no se optimizan las vías de comunicación desde los centros de producción, hacia los lugares de acopio, distribución o consumo; las deficiencias que se registran en esta infraestructura básica encarecen las funciones de mercadeo

y son contrarias a los intereses de productores, consumidores y de la competitividad de la región y del país. La situación privilegiada de quienes logran acceder a las zonas de producción propicia por otra parte, la especulación de precios. En el actual marco de apertura económica y globalización se hace necesario replantear el sistema de transporte para lograr niveles de eficiencia que hagan posible la competencia de los productos colombianos en el escenario de los mercados internacionales. En materia de competitividad, es evidente que el Gobierno Nacional no previó la modernización de las vías terciarias en una Agenda Interna que de manera improvisada, comenzó a elaborar cuando el proceso de negociación del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos ya estaba adelantado; si bien de conformidad con la Ley, esta responsabilidad se entregó a los municipios, está demostrado que estos no tienen recursos para asumir en pocos años, una tarea que el Gobierno Central descuidó por décadas y menos aún, en el momento actual. Siendo la competitividad uno de los mecanismos para superar la pobreza es fundamental que se propicie una concurrencia contundente de la nación, aportando los recursos necesarios para la modernización de la red vial terciaria, como premisa indispensable para que los municipios puedan aspirar a cualquier beneficio en los mercados globales.

La red vial Nacional se encuentra distribuida de la siguiente forma:

DISTRIBUCION RED VIAL NACIONAL



Integración de las regiones

Sin embargo, uno de los graves problemas que sufren las entidades territoriales es el deterioro creciente de la infraestructura local y de la red terciaria a su cargo dado la disminución de los recursos para este concepto y mucho más cuando la Corte Constitucional mediante Sentencias C-896-99, permitió a los municipios destinar la sobretasa a la gasolina para gastos de funcionamiento y D-5445 y 5453 Acumulados Demanda de inconstitucionalidad contra las expresiones “*para los proyectos financiados con recursos públicos, los provenientes de la sobretasa a la gasolina se destinarán como mínimo en un 50% a la construcción, mantenimiento y conservación de las vías urbanas, secundarias y terciarias, de acuerdo con la competencia del ente territorial respectivo, sin perjuicio de los compromisos adquiridos*”, contenidas en el artículo 8° de la Ley 812 de 2003, “*por la cual se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, hacia un Estado comunitario*” y esto aunado a la falta de una política sólida ha llevado a que hoy esta infraestructura se encuentre en pésimo estado, por lo cual es inminente que corresponde a la Nación destinar recursos que fundamenten la complementariedad entre las distintas entidades territoriales y contribuyan al mejoramiento de la red vial a cargo de los departamentos, distritos y municipios.

II. Objeto principal de la iniciativa

Con el presente proyecto se busca establecer una reglamentación respecto a la red vial terciaria en cuanto a su mantenimiento, adecuación y construcción para tal efecto se establece la infraestructura a cargo de distritos y municipios, creando el fondo de cofinanciación vial el cual se surtirá como fuente principal de recursos provenientes del 10% de las regalías directa e indirectas, como medio de obtener recursos para proyectos viales de manera directa para departamentos, distritos y municipios.

III. Contenido del proyecto de ley

Una vez hecho mención a los antecedentes del proyecto, así como a su objetivo principal es pertinente manifestar que el mismo se encuentra compuesto de diez artículos.

Habiendo hecho referencia a algunas características generales del proyecto, a continuación se presentan puntos específicos de la normatividad que merecen ser destacados. Para el efecto, presentaremos el contenido general de la iniciativa

1. En el artículo 1°.

En el artículo se dispone el objeto del proyecto estableciéndose como prioritario el mantenimiento, adecuación y construcción de la red vial terciaria, así como la creación del fondo de financiación vial como fuente de recursos para financiar este tipo de proyectos.

2. En el artículo 2°.

Este artículo establece el ámbito de aplicación de la presente ley, estableciéndose su obligatoriedad a todos los distritos y municipios del país buscando el compromiso de las administraciones en su esfuerzo para lograr mejorar la infraestructura a su cargo.

3. En el artículo 3°.

Modifica el párrafo 3° de la Ley 105 de 1993, con el fin de establecer el acceso directo de las entidades territoriales (departamentos, distritos y municipios) a los recursos del Fondo de Financiación Vial.

4. En el artículo 4°.

Este artículo modifica el artículo 17 de la Ley 105 de 1993, en el sentido de introducir la red vial terciaria a cargo del municipio, así como a aquellas que tengan prioridad para el desarrollo económico social del respectivo ente territorial.

5. En el artículo 5°.

Este artículo dispone la creación del Fondo de Financiación Vial con el objeto de proporcionar recursos a los entes territoriales para la financiación de la red vial terciaria, el cual estará en cabeza del Invías, así como se establece su administración y se define la fuente de sus recursos.

6. En el artículo 6°

Establece la vigencia de la norma.

VI. Proposición

Honorables Representantes:

Ante ustedes nos permitimos rendir **informe de ponencia positiva**, para debate en Comisión al Proyecto de ley número 201 de 2007 Cámara, *por medio de la cual se modifican los artículos 16 párrafo 3°, 17 y 24 de la Ley 105 de 1993 y se fortalece e incentiva la construcción, mantenimiento de la red vial terciaria de la República de Colombia.*

Atentamente,

Juan Carlos Granados Becerra,

Ponente.

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACION

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 4 de junio de 2008

En la fecha fue recibida la ponencia para primer debate, y el texto que se propone al Proyecto de ley número 201 de 2007 Cámara, *por medio de la cual modifican los artículos 16 párrafo 3°, 14 y 24 de la Ley 105 de 1993 y se fortalece e incentiva la construcción, mantenimiento y adecuación de la red vial terciaria de la República de Colombia.*

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 – 183 de 2008 del 4 de junio de 2008, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso** de la República.

El Secretario Comisión Sexta honorable Cámara de Representantes,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 260 DE 2008 CAMARA

por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones.

Doctor

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO

Secretario Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad.

Ref: Ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 260 de 2008 Cámara**, *por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones.*

Respetado doctor:

Me permito presentar por su conducto, a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, ponencia para primer debate al proyecto de la referencia, con el objeto de dar cumplimiento a lo ordenado por la Ley 5ª de 1992.

Cordialmente,

Jorge Enrique Gómez Celis.

Ponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 260 DE 2008 CAMARA

por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 2 de junio de 2008.

Doctor

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO

Secretario Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Respetado doctor Fernel:

En estricto cumplimiento al encargo proferido por la Mesa Directiva de esta Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Repre-

sentantes, presento ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 260 de 2008 titulado, *por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones*, en los siguientes términos:

1. Objeto del Proyecto

Los autores del proyecto reconocen los adelantos del país en materia de transporte y admiten que la evolución del mismo ha permitido el desarrollo de la humanidad y que la consolidación del transporte aéreo como medio ágil, rápido y seguro no admite discusión; pero advierten de la necesidad imperiosa de establecer parámetros o lineamientos de obligatorio cumplimiento, para que la convivencia social, las relaciones tanto comerciales como contractuales no sufran desmedro o deterioro y para ello es conveniente reglamentar los derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la República de Colombia.

2. Alcance del Proyecto

El proyecto en estudio se extiende a todas y cada uno de los momentos o actos que realiza el usuario para tener la oportunidad de disfrutar del servicio de transporte aéreo, es decir, desde que el usuario se acerca a las instalaciones de la empresa o aerolínea para obtener información sobre la compra de su tiquete y los servicios prestados, hasta los derechos que le asisten por demora, incumplimiento, pérdida del tiquete o equipaje o cualquier otra causa que perjudique al usuario y cuya responsabilidad sea imputada al transportista.

Dicho proyecto no solo brinda garantías y transmite seguridad al usuario en la prestación del servicio que va a recibir, sino que le facilita al usuario acceder a una atención más eficiente y oportuna a través de lo consagrado en su Capítulo IV artículos 15 al 20, respectivamente; de igual manera en su Capítulo V enuncia en sus artículos 21, 22, 23, 24 la responsabilidad de la Aeronáutica Civil como también la inaplicabilidad de la responsabilidad de las aerolíneas o transportador aéreo.

3. Antecedentes Legislativos

Desde el año 2001 se han presentado una serie de iniciativas legislativas para su discusión y aprobación en el Congreso de la República con el propósito de regular la materia y, por ende dar mayores garantías al usuario del servicio de transporte aéreo así: Proyecto de ley número 082 de 2001, *por medio de la cual se expide el estatuto de derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo*, el cual, pese a que era un proyecto loable, interesante y bien intencionado fue archivado por no cumplir los tiempos requeridos para un adecuado trámite legislativo. Proyecto de ley número 002 de 2005 Cámara, *por la cual se establecen normas para la defensa del usuario de transporte aéreo*. Constaba de 12 artículos y presentaron dos ponencias una por la Representante Rocío Arias y la segunda por el Representante Bérrer Zambrano quien solicitó el archivo del proyecto por cuanto creaba inseguridad jurídica, toda vez que establecía competencia a diferentes instituciones sobre la misma materia y por cuanto contrariaban las disposiciones de la decisión 619 de 2004 y la Resolución 4498 de 2001. Finalmente, el Proyecto de ley número 357 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se dispone la compensación de perjuicios causados por las empresas nacionales e internacionales de transporte aéreo que operan en el país, a favor de los usuarios del servicio y se dictan otras disposiciones*. Presentado por el honorable Representante Pedro José Arenas, el cual se inspiró en el sistema europeo donde mediante la Resolución comunitaria NR 241 de 2001 establecía compensaciones pecuniarias que se calculaban con base en el tiempo de retardo y el trayecto que el pasajero se disponía a recorrer; este proyecto no tuvo ponencia y fue archivado por términos.

4. Modificaciones al Proyecto

Artículo 5°.

Parágrafo. Es necesario precisar el momento y la autoridad o funcionario ante quien debe informar o presentar la denuncia de pérdida o extravío del tiquete; por cuanto se pretende es solucionarle el

impasse o problema de manera inmediata al usuario permitiéndole acceder al vuelo.

Artículo 7°. El desistimiento del viaje en vuelos nacionales no debe ser con 72 horas de antelación sino de 36 horas antes del vuelo y para vuelos internacionales establecer una antelación de 72 horas es apenas lógico; lo que no es conveniente es retener el 10% del valor del tiquete para gastos de administración, por cuanto al fin y al cabo estos tiquetes terminan usándose en otra fecha.

Artículo 10. **Modificar el inciso 1°.** Debe incluirse la palabra alojamiento; esto es, que cuando se cambie el destino por culpa del transportista, este debe correr con los gastos de viaje y **alojamiento** si fuere necesario.

Artículo 12. Debe incluirse la frase ... el transportista o a quien delegue, es decir, el inciso 2° del artículo 12 quedará así: "De igual forma la autoridad competente, *el transportista o a quien delegue* se abstendrá de realizar malos tratos o abusos en contra de los pasajeros y las requisas las realizará personal masculino y femenino de acuerdo con el sexo del pasajero.

Artículo 18. Debe eliminarse el artículo *la*, esto es, ... tener a disposición del público formatos de quejas y una lista de gerentes disponibles.

Artículo 19. Modificar el término para compensar o reembolsar recursos económicos al usuario, el cual debe ser en un plazo no mayor a 3 días hábiles y no en 7 días hábiles como viene el proyecto inicial siempre y cuando el pago se hubiere hecho en efectivo y 8 días hábiles y no 12 si el pago se hubiere hecho de otra manera.

Consideración Final

De lo anterior se colige, que el proyecto en estudio consagra un sinnúmero de bondades, permitiendo concluir que los derechos de los usuarios están debidamente protegidos y garantizados; por consiguiente su contenido es conveniente, favorable y positivo para el grueso de la sociedad colombiana que utiliza este medio de transporte en su diario vivir.

Proposición

Dese primer debate por parte de la Comisión Sexta Constitucional Permanente al texto del Proyecto de ley número 260 de 2008 Cámara, *por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones*.

Jorge Enrique Gómez Celis,

Ponente.

PROYECTO DE LEY NUMERO 260 DE 2008 CAMARA

por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto reglamentar los derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* La presente ley aplicará a todas las empresas nacionales que presten el servicio público de transporte aéreo y a las extranjeras que operen en Colombia. Así como a las públicas y privadas que suscriban contrato de transporte aéreo.

CAPITULO II

De los derechos mínimos del usuario del transporte aéreo

Artículo 3°. *Derecho a estar informado.* Todo usuario del servicio público de transporte aéreo tiene derecho a que las aerolíneas, agencias de viajes o cualquier empaquetador que emita pasajes o billetes electrónicos, le informen en forma clara y veraz, antes y durante el vuelo sobre:

a) **Antes de adquirir el pasaje o billete electrónico:** Los vuelos disponibles directos y/o en conexión, su destino, aeropuerto, horario, clase, valor de la tarifa y condiciones o restricciones de la misma. Si

el tiquete hace parte de un acuerdo entre operadores fletantes o con código compartido, los cargos administrativos, los impuestos que deban ser pagados, las tasas, las condiciones y restricciones para el transporte de equipajes facturado o de mano, objetos que no se deban transportar por razones de seguridad, las condiciones del reembolso o compensación, los recargos por exceso de equipaje, los deberes y requisitos que debe tener en cuenta el pasajero para así garantizarle un adecuado uso del servicio de transporte aéreo;

b) Una vez se adquiera el pasaje o billete: La aerolínea o agencia de viajes debe indicar los plazos de presentación, el récord y condiciones de la reserva, sitio de embarque, los límites y restricciones al contrato de transporte e informar sobre las compensaciones a que tiene derecho el usuario por demoras, cancelaciones interrupciones, sobreventa y anticipo de vuelo. Así como a las instancias de reclamación y los sitios donde puede acudir;

c) Antes y durante el embarque: Durante el proceso de chequeo o de presentación para la expedición del pasabordo, los pasajeros encontrarán en los módulos de cada aerolínea un cartel que contenga los derechos mínimos de los pasajeros contenidos en la presente ley, con el fin de que el usuario conozca sus derechos y deberes.

De igual manera se le informará acerca de las condiciones de embarque, si hay variaciones en las condiciones de vuelo y las razones que motivan los cambios. Si es necesario se utilizará el sistema de listas de espera mediante el uso de fichas o un sistema que resulte transparente o visible al pasajero, que respete el orden de inscripción;

d) Durante el vuelo: Se informará acerca de los procedimientos necesarios que deben adelantar los usuarios del transporte para garantizar la seguridad del vuelo previa demostración física, por anuncios, medios audiovisuales o a través de cualquier medio impreso. Adicionalmente, se le debe informar al pasajero a través del altavoz y antes de iniciar el vuelo que en el bolsillo de cada una de las sillas de la aeronave encontrará una “guía del pasajero”.

Esta última exigencia sólo opera para vuelos domésticos. Sin embargo, la Aeronáutica Civil se encargará de reglamentar la manera como se le informará al usuario de las Aerolíneas internacionales que operen en el país, sobre sus derechos y deberes.

Parágrafo 1°. Todos los datos personales que sean entregados por el usuario a las empresas de servicio aéreo comercial o agencias de viaje, sólo podrán ser utilizados por esta para los fines pertinentes, sin perjuicio de las acciones legales por un uso inadecuado.

Parágrafo 2°. Adicionalmente, se debe garantizar que toda la información contenida en el presente artículo sea entregada a los usuarios por escrito y/o verbalmente en cada una de las etapas referidas por el personal encargado.

Artículo 4°. *Derecho a un vuelo seguro.* Las aerolíneas deben garantizar vuelos seguros a sus usuarios, desde el momento en que se inicie el abordaje hasta su desembarque en el lugar de destino e informar oportunamente al pasajero sobre cualquier situación de riesgo.

Artículo 5°. *Derechos adquiridos por la compra de un tiquete.* Derivado de la compra de un tiquete el usuario tiene, entre otros, derecho a:

1. Cuando se trate de compra de pasajes por Internet, en los diferentes portales de servicio de venta de tiquetes deberá aparecer en pantalla las condiciones del contrato de transporte, el que estará sujeto a la aprobación del usuario.

De igual forma aparecerá en pantalla, antes de continuar con el trámite, una remisión a un vínculo o enlace donde se encuentre el texto sobre “la guía del pasajero”.

2. Anexo al pasabordo se adjuntará un escrito que contenga las condiciones del contrato de transporte de manera legible. También se indicará que en la página web de la Aeronáutica Civil podrá encontrar la “guía del pasajero” y un vínculo dónde presentar sus quejas

o reclamos, así como los sitios donde podrá acudir a presentar sus quejas personalmente.

3. A optar por una tarifa superior asumiendo el valor del incremento y a que le sea devuelto el excedente en caso de desear una tarifa inferior a la escogida, sujeto a los descuentos administrativos a que hubiere lugar por reexpedición de tiquetes.

4. En caso de que el pasajero detecte un error en la información contenida en el tiquete, puede solicitar su inmediata corrección al transportador o agente en forma gratuita.

Parágrafo. Si el pasajero extravía su pasaje tiene derecho a la restitución o sustitución del mismo de manera inmediata y de conformidad con las disposiciones de la Aeronáutica Civil; de presentarse duda sobre la identidad de la persona o tarifa o valor del tiquete se exigirá de manera previa denuncia ante la autoridad competente.

Artículo 6°. *Derecho a ser compensado.* Cuando una aerolínea incumpla las condiciones establecidas en el contrato de transporte aéreo por razones imputables a ella, el usuario tendrá derecho a compensación y/o a reembolso si hay lugar al mismo por parte de la aerolínea, según lo dispuesto en la normatividad vigente que regula los derechos o deberes del pasajero expedida por Aeronáutica Civil. Así como a solicitar indemnización ante la justicia ordinaria según corresponda.

En todo caso, las aerolíneas no podrán ofrecer compensaciones inferiores a las establecidas por la Aeronáutica Civil y estarán exentas del pago de dichas compensaciones cuando medie fuerza mayor, circunstancias extraordinarias o inevitables como inestabilidad política, riesgos de seguridad o circunstancias meteorológicas.

Artículo 7°. *Reembolso por desistimiento.* De desistir del viaje, el usuario deberá dar aviso al transportista aéreo con 24 horas de antelación para vuelos nacionales y de 72 horas para vuelos internacionales.

Artículo 8°. *Derecho a transportar equipaje.* El pasajero tiene derecho a transportar consigo el equipaje de mano y facturado autorizado, con las restricciones que fije la Aeronáutica Civil y las aerolíneas.

Cualquier cambio respecto de las condiciones o restricciones para transportar equipaje debe ser informado con mínimo 24 horas de antelación.

Artículo 9°. *Derecho a reclamar.* Frente a cualquier incumplimiento o inconformidad con el servicio recibido, el pasajero tiene derecho a reclamar compensaciones por demora, cancelación, interrupción y anticipo de vuelo dentro de los treinta (30) días siguientes a la ocurrencia de los hechos.

De igual forma, cuando se trate de reclamos por retardo, pérdida total o parcial, o deterioro de equipaje, el pasajero deberá presentar la queja en el acto de entrega a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes cuando circunstancias especiales impidan el inmediato reconocimiento del equipaje y siempre que se trate de vuelos nacionales. Cuando se trate de vuelos internacionales, la queja se presentará de inmediato o a más tardar dentro de los siete (7) días siguientes a la fecha de recibo de acuerdo con lo establecido en el artículo 26 del Convenio de Varsovia/29 modificada por el Convenio de La Haya/55. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los veintiún (21) días siguientes.

Si transcurridos seis (6) meses desde la fecha en la cual debió haber llegado el equipaje, el pasajero no lo ha reclamado, el transportador no estará obligado a responder y tales equipajes o cosas abandonadas podrán ser destruidos.

Artículo 10. *Derecho a asistencia en vuelos desviados.* Cuando por causas imputables al transportista aéreo, este debe operar desde/hacia un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, deberá correr con los gastos de transporte y alojamiento del usuario desde/hacia el segundo aeropuerto, bien sea desde/hacia el aeropuerto para el que efectuó la reserva o desde/hacia otro lugar cercano convenido con el usuario

No obstante, cuando las causas no sean imputables al transportador, este deberá informar al pasajero al momento de comprar el tiquete si en estas situaciones los gastos de hospedaje van por su cuenta o los debe asumir el usuario.

Artículo 11. *Trámites prioritarios.* Los transportistas aéreos, según el tipo de aeronave, darán prioridad y/o facilidades de embarque a las personas discapacitadas o con necesidades especiales y sus acompañantes o perros de acompañamiento certificados, así como de los menores no acompañados. De igual forma contarán con atención prioritaria en los casos de denegación de embarque, interrupción del transporte, cancelación y retrasos de cualquier duración.

En caso de embarazo que supere el séptimo mes será necesario presentar autorización del médico tratante habilitando a la gestante a efectuar dicho viaje, de lo contrario la aerolínea podrá denegar el embarque. Cuando se trate de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante, siempre que sus condiciones no afecten el bienestar general.

Para el transporte de enfermos, la aerolínea, el pasajero y las dependencias de sanidad portuaria de los aeropuertos, deberán cumplir lo dispuesto en el Capítulo VIII del Manual de Operaciones Aeroportuarias expedido por la Aeronáutica Civil.

Artículo 12. *Derecho a tratamiento digno.* Todo usuario del transporte aéreo tiene derecho a no ser discriminado por razones de raza, sexo, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

De igual forma la autoridad competente, el transportista o a quien delegue se abstendrán de realizar malos tratos o abusos en contra de los pasajeros y las requisas las realizará personal masculino y femenino de acuerdo con el sexo del pasajero.

Artículo 13. *Difusión de los derechos mínimos del usuario del transporte aéreo.* Los derechos anteriormente descritos serán presentados en forma llamativa y didáctica en un cartel visible a diez metros de distancia de cualquier pasajero y será ubicado en la entrada principal de todos los aeropuertos del país, por parte de la Aeronáutica Civil. Además, se indicarán los sitios físicos o electrónicos donde se podrán presentar quejas y encontrar la “*guía del pasajero*”.

Parágrafo. Los derechos mínimos consagrados en la presente ley son irrenunciables y se establecen sin perjuicio de otros derechos consagrados en la ley, convenios y tratados internacionales suscritos por Colombia, y que tengan plena vigencia.

TÍTULO III

EXPEDICION Y DIFUSION DE LA GUIA DEL PASAJERO

Artículo 14. *Expedición y difusión.* La Aeronáutica Civil implementará la *guía del pasajero*, en ella se informará además de los derechos mínimos del usuario del transporte aéreo, sobre los siguientes aspectos:

1. Deberes del pasajero.
2. Las compensaciones a que tiene derecho en caso de anticipo, cancelación, demoras, interrupción y sobreventa del vuelo, así como los procedimientos a seguir en caso de pérdida, deterioro o demora en la entrega del equipaje.
3. Los mecanismos que existen para adelantar las quejas y reclamos, el trámite, las instancias y los horarios que se deben agotar y los términos en que estas se adelantan.
4. Los productos prohibidos o restricciones para el embarque de equipaje y los artículos de difícil transporte que quedarán bajo la responsabilidad del pasajero, excepto que sean declarados.
5. El trámite a seguir en caso de transporte de mascotas, productos agropecuarios u objetos valiosos.
6. Las indicaciones especiales para personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, enfermos, adultos mayores, niños y personas con situaciones jurídicas especiales.

Dicha guía estará disponible en el mostrador de cada aerolínea al momento de hacerse el despacho del vuelo.

CAPITULO IV

Sistema de atención al cliente

Artículo 15. *Sistema de Atención al Cliente.* Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de pasajeros que operen en Colombia deberán disponer en cada aeropuerto donde operen de un Sistema de Atención al Cliente a través del cual deberán recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo con las circunstancias, y en su defecto, deberán transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que deba darle solución lo más pronto posible.

La autoridad Aeronáutica expedirá la reglamentación respectiva sobre los canales de comunicación que deberán implementar o fortalecer las aerolíneas. Para tal efecto, la Aeronáutica vigilará el cumplimiento de las anteriores disposiciones so pena de las sanciones a que haya lugar, en el evento de que quede probada la deficiencia o se advierta la misma en situación de flagrancia.

Artículo 16. *Implementación.* El Sistema de Atención al Cliente por parte de las aerolíneas, podrá ser implementado con personal especial o con un empleado que ordinariamente tenga la aerolínea para otras labores, siempre y cuando esté debidamente identificado como responsable de la Atención al Cliente y cuente con certificado de idoneidad expedido por la Aeronáutica Civil.

De igual forma, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de la Aeronáutica Civil, implementará cursos de capacitación sobre el tema y expedirá el correspondiente certificado de idoneidad, que habilite a los interesados para una debida atención del cliente.

Artículo 17. *Horarios de atención.* El Sistema de Atención al Usuario funcionará durante las horas en las cuales la empresa tenga vuelos, al menos desde una hora antes del primer vuelo y una después del último vuelo del día. De todas formas cuando se presenten casos de retrasos no previstos, los funcionarios deberán acompañar a los pasajeros hasta que estos sean embarcados a su lugar de destino o garantizado su hospedaje.

Las aerolíneas dejarán a disposición de sus clientes en un lugar visible en los sitios de despacho, los datos de un funcionario al que los pasajeros puedan contactar y a su vez tenga facultad para solucionar sus contratiempos.

Artículo 18. *Presentación de quejas.* El usuario de transporte aéreo podrá presentar su queja directamente ante la aerolínea y/o ante la Aeronáutica Civil. Cuando acuda ante la aerolínea y de no lograrse un acuerdo directo con esta, el pasajero podrá acudir a las Oficinas de Atención al Usuario de la Aeronáutica Civil dispuestas en un lugar visible al público, en los módulos de atención dispuestos en los aeropuertos para atender quejas y reclamos, a través de la línea gratuita para los viajeros o en la página *Web* de la Aeronáutica Civil en el vínculo o enlace de quejas dispuesta para ello. No obstante podrá acudir directamente ante la autoridad Aeronáutica para la presentación de su queja. Las anteriores alternativas no impiden que el usuario pueda acudir ante la justicia ordinaria para efectos de reclamar las indemnizaciones a que haya lugar.

Por su parte, las aerolíneas deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil diligenciamiento. Dichos formatos contendrán la información que disponga la Aeronáutica Civil y que contemple las compensaciones mínimas a que tiene derecho un pasajero según lo disponga la autoridad Aeronáutica y el Sistema de Varsovia y Montreal /99.

Una copia de la queja será entregada al usuario y otra deberá ser remitida al Grupo de Atención al Usuario de la Oficina de Transporte Aéreo de la Aeronáutica Civil con un soporte donde conste que el pasajero recibió satisfactoriamente su compensación, ello, con el fin de evaluar adecuadamente la prestación del servicio. Esta información

podrá ser utilizada por la autoridad Aeronáutica para hacer llamados de atención a las aerolíneas, reconvenirla y en caso de no atender los llamados de atención, sancionarla.

Parágrafo. En los aeropuertos con menos de 300.000 pasajeros la administración deberá tener a disposición del público formatos de queja y una lista de gerentes disponibles que puedan atender cualquier contingencia. Una vez presentadas las quejas, de inmediato deberán ser remitidas ante la oficina que la Aeronáutica Civil determine.

Artículo 19. *Procedimiento*. Una vez registrada la queja o reclamo ante la aerolínea correspondiente, el funcionario encargado deberá lo antes posible dar solución a la misma y efectuar el reembolso o compensación a que haya lugar a más tardar dentro de los 3 días hábiles siguientes si se hubiere hecho el pago en efectivo y 7 días hábiles si se realizó por otro medio de pago.

Si el usuario no se encuentra conforme con la propuesta presentada por la aerolínea, podrá acudir a la Oficina de Atención al Usuario de la Aeronáutica Civil, para que esta revise si dicha compensación se encuentra ajustada a la ley y si es del caso requiera a la aerolínea para que compense al usuario en debida forma, so pena de adelantar la investigación de carácter administrativo si a ello hubiere lugar. Lo anterior, sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondan.

Artículo 20. *Campaña Pedagógica*. La Aeronáutica Civil adelantará campañas constantes de sensibilización a los diferentes actores de la industria aérea y turística, así como a la ciudadanía en general a través de vallas publicitarias didácticas y llamativas a través de las cuales se les den a conocer a los usuarios sus derechos y deberes. De igual forma se valdrá para cumplir con este propósito de habladores, canales internos televisados, volantes, afiches en las salas de abordaje u otros medios de comunicación masivos, con la colaboración de las autoridades aeroportuarias, los concesionarios y las propias aerolíneas.

Así mismo garantizará reimpresiones constantes de la “*guía del pasajero*” atendiendo al flujo de pasajeros nacional y exigirá su inclusión permanente en la página web de las aerolíneas y agencias de viajes.

CAPITULO V

Disposiciones finales

Artículo 21. *Responsabilidades*. La Aeronáutica Civil, los concesionarios de los aeropuertos, el Director de servicios de Navegación Aérea y las aerolíneas estarán encargados de informar de cara al usuario sobre los siguientes asuntos, así:

- a) La Aeronáutica Civil anunciará las demoras por motivos de tráfico aéreo, mal tiempo u otros factores no imputables a los operadores aéreos;
- b) El administrador del aeropuerto, de los asuntos relacionados con fallas en la infraestructura del mismo;
- c) Las aerolíneas se encargarán de informar de los anuncios por demoras o cancelaciones atribuibles a la misma, sean controlables o no.

La Aeronáutica Civil diseñará la estrategia de funcionamiento para la presentación de esta información, que debe ser entregada a su destinatario inmediatamente.

Artículo 22. *Servicio de asistencia a los usuarios del transporte aéreo*. Las ligas o asociaciones de consumidores prestarán asistencia a las diferentes reclamaciones que los usuarios de transporte aéreo tengan que presentar ante las autoridades competentes.

Para tal efecto, la Aeronáutica Civil deberá implementar en todos los aeropuertos mecanismos que permitan la recepción de quejas, así como el suministro de información que necesitare el usuario y donde podrán actuar los estudiantes que presten sus servicios en las ligas.

Artículo 23. *Inaplicabilidad*. La presente ley no aplica cuando el transportador aéreo demuestre que la interrupción, cancelación o retraso del vuelo obedece a circunstancias extraordinarias o inevita-

bles como inestabilidad política, riesgos de seguridad o circunstancias meteorológicas.

Artículo 24. *Incumplimiento*. El incumplimiento de cualquiera de las anteriores disposiciones por parte de las empresas de servicio aéreo comercial será sancionadas con multas entre 10 y 15 salarios mínimos mensuales legales vigentes. Sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales que correspondan.

Artículo 23. *Vigencia y derogatoria*: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

Simón Gaviria Muñoz, David Luna Sánchez, Representantes a la Cámara por Bogotá, “*por el País que Soñamos*”; *Juan Carlos Vélez Uribe*, Senador de la República, Partido de la U.

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACION

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 4 de junio de 2008

En la fecha fue recibida la ponencia para primer debate, y el texto que se propone al Proyecto de ley número 260 de 2008 Cámara, *por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones*. Presentada por el honorable Representante: *Jorge Enrique Gómez Celis*.

Mediante Nota Interna número CSCP 3.6 – 179/08 del 4 de junio de 2008, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

El Secretario Comisión Sexta honorable Cámara de Representantes,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 078 DE 2007 CAMARA

por la cual se regula el derecho de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos, en desarrollo del artículo 55 de la Constitución Política y de los Convenios de OIT número 151 de 1978 y 154 de 1981, aprobados respectivamente por las Leyes 411 de 1997 y 524 de 1999.

Bogotá, D. C., 4 de junio de 2008

Doctor

RIGO ARMANDO ROSERO ALVEAR

Secretario Comisión Séptima Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad.

Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 078 de 2007 Cámara, *por la cual se regula el derecho de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos, en desarrollo del artículo 55 de la Constitución Política y de los Convenios de OIT No. 151 de 1978 y 154 de 1981, aprobados respectivamente por las Leyes 411 de 1997 y 524 de 1999.*

Señor Secretario:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, Reglamento Interno del Congreso, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 078 de 2007 Cámara.

Este Proyecto de ley fue presentado por el honorable Representante Wilson Alfonso Borja Díaz

Contenido del Proyecto

1. La Constitución Política en su artículo 55 consagró “el Derecho de Negociación Colectiva para regular las Relaciones Laborales”, siendo una de dichas relaciones laborales, la de los empleados públicos.

La Asamblea Nacional Constituyente, al adoptar la norma Constitucional advirtió expresamente:

“Es un Derecho y una práctica que **consideramos debe hacerse extensiva a todos los trabajadores, incluyendo a los demás empleados públicos**, por cuanto es muy negativo que a estos trabajadores se les siga dando un tratamiento de ciudadanos de segunda categoría en relación con algunos derechos laborales”.

2. Concordantemente, el Congreso de la República mediante la Ley 411 del 5 de noviembre de 1997, publicada en el *Diario Oficial* número 43.168 del 7 de noviembre del citado año, aprobó el Convenio número 151 de 1978 “sobre la protección del Derecho de Sindicalización y los Procedimientos para determinar las Condiciones de Empleo en la Administración Pública”.

Y mediante Ley 524 de 1999 de agosto 12, el Congreso aprobó el Convenio de OIT 154 de 1981 “sobre el fomento de la negociación colectiva”.

La honorable Corte Constitucional en Sentencia C-377, proferida el día 27 de julio de 1998, declaró la exequibilidad del Convenio 151 y de su Ley Aprobatoria número 411 de 1997 y mediante Sentencia C-161 de 2000, febrero 23, declaró la Exequibilidad del Convenio 154 y de su Ley Aprobatoria 524 de 1999.

El Presidente de la República y el Ministerio de Relaciones Exteriores, el día 21 de noviembre de 2000, otorgaron Plenos Poderes para que en nombre del Gobierno Nacional se procediera ante la OIT a la ratificación de los mencionados instrumentos internacionales.

La ratificación formal de los Convenios 151 y 154 fue efectuada por Colombia, registrada y depositada ante la OIT el día 8 de diciembre de 2000.

3. La Corte Constitucional, en Sentencia C-201 de 2002 (marzo 15), señaló:

“...la Corte debe advertir que, estando garantizado Constitucionalmente el Derecho de Negociación Colectiva para todas las Relaciones Laborales, **incluidas las de los empleados públicos** y extendiendo una **amplia facultad de configuración normativa en esta materia por parte del Legislador...**”

4. Dadas las consideraciones anteriores se presenta este Proyecto de ley “por la cual, en desarrollo del artículo 55 de la Constitución Política y de los Convenios de OIT número 151 de 1978 y 154 de 1981, aprobados respectivamente por las Leyes 411 de 1997 y 524 de 1998, se regula el Derecho de Negociación Colectiva de los sindicatos de empleados públicos”.

5. El presente Proyecto de ley ha sido elaborado con base en los criterios y redacción contenidos en un proyecto de decreto reglamentario sobre el tema, adoptado por la Subcomisión de Concertación del sector público, del Ministerio de Trabajo, integrada por representantes de los Ministerios de Hacienda y de Trabajo y de los Departamentos Administrativos de Planeación Nacional y de la Función Pública, con participación de las Federaciones Sindicales de Empleados Públicos Fenaltrase, Utrader y Futech, con la Secretaría Técnica de un colaborador de la OIT.

Este Proyecto estuvo precedido por el Proyecto de ley número 042 de 2002 (Cámara) que fue retirado con el propósito de ajustarlo a las Observaciones formuladas en junio 10 de 2003 por el señor Ministro (E.) de la Protección Social.

6. Son características principales del Proyecto de ley, las siguientes:

Artículo 1°. *Objeto*. Es el de regular el derecho de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos, en desarrollo del artículo 55 constitucional por el cual “se garantiza el Derecho de Negociación Colectiva para regular las relaciones laborales” y los Convenios de OIT aprobados por el Congreso, distinguidos como el 151 de 1978 “sobre los procedimientos para la determinación de las condiciones de empleo en la Administración Pública” y 154 de 1982 “sobre el fomento de la negociación colectiva”.

Artículo 2°. *Campo de aplicación*. La ley se aplica, por regla general, a todos los empleados públicos del Estado.

Están incluidos: los altos funcionarios o dignatarios, los de Dirección, los de funciones altamente confidenciales, los de elección popular o por el Congreso o Corporaciones Administrativas Territoriales, los miembros uniformados de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional.

La ley tampoco se aplica a los trabajadores oficiales, dado que ellos, al igual que los trabajadores particulares, por tener en común vínculo de contrato o contractual, han tenido y tienen en el Código Sustantivo del Trabajo (artículos 432 a 461 y 467) su propia regulación sobre la negociación colectiva y la resultante especial de la convención o contrato colectivo.

La ley está dirigida específicamente a regular la negociación colectiva en el vínculo legal y reglamentario de los empleados públicos, como situación nueva en razón del artículo 55 constitucional y los Convenios 151 y 154, que no ha sido legalmente desarrollada.

Artículo 3°. *Definiciones*. Son las de empleado público, organización de empleados públicos, condiciones de empleo y negociación colectiva, cuya precisión es básica en la concepción integral del proyecto de ley.

Particularmente importancia tiene, en la definición de “negociación colectiva”, el precisar que es un concepto genérico, de naturaleza instrumental, procedimental, como mecanismo o medio, cuyo resultado en el caso de la relación laboral legal y reglamentaria de los empleados públicos, es el acuerdo colectivo, instrumentable por la autoridad según la distribución constitucional de competencias.

Adviértase, que no se utiliza la expresión convención o contrato colectivo, dado que esa es la especie resultante de la negociación colectiva pero en la relación laboral de vínculo contractual o de contrato: trabajadores oficiales y particulares, pues su objeto o materia es la de “fijar las condiciones que regirán los **contratos de trabajo**” (CST. artículo 467).

Artículo 4°. Regula la Negociación, al señalar:

1. El ámbito: cuyas modalidades pueden ser: general y nacional, sectorial o de rama, territorial y por organismo o entidad.

2. La Forma: que puede ser singular por una o conjunta por varias organizaciones sindicales de empleados públicos.

3. La representación de las partes: que será de acuerdo al ámbito de la negociación.

4. El principio de la buena fe: que comporta: el designar los negociadores con suficiente poder, representatividad y capacidad para negociar y acordar, el concurrir a las negociaciones, al realizar las reuniones en la forma convenida y, el intercambio de la información necesaria.

5. Iniciación de la negociación: dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al de presentación del escrito sindical de reivindicaciones.

6. Oportunidad para la negociación: cuando median Reivindicaciones con contenido o incidencia económica, ello determina que sean formuladas con cuatro (4) meses de anticipación al término legal de la presentación del respectivo proyecto de presupuesto, por ley, ordenanza o acuerdo, según fuere el caso.

7. Duración de la negociación: por un período inicial de veinte (20) días hábiles prorrogables por mutuo acuerdo hasta por veinte (20) días hábiles.

8. Actas: que son básicamente las de iniciación o instalación, las de acuerdos parciales, las de fórmulas de los mediadores/conciliadores y el acta final de acuerdo o desacuerdo.

9. Mediador/conciliador(es): previstos como colaboradores para la búsqueda del acuerdo.

10. Acta de acuerdo: cuando a él se llegará, regulando con precisión su contenido.

11. Instrumentación del acuerdo: consistente en su incorporación ley, decreto, acto, ordenanza, acuerdo, según la distribución constitucional de competencias entre las autoridades. La instru-

mentación procede por mandato constitucional y legal, dado que el acuerdo colectivo, no es ni puede ser suficiente en sí mismo, dada la competencia constitucional en la autoridad, conforme al vínculo legal y reglamentario propio de los empleados públicos, a diferencia del contrato o convención colectiva predicable del vínculo contractual de los trabajadores oficiales y particulares, que por ser un contrato colectivo, sí es suficiente en sí mismo y por tanto no necesita ser instrumentado.

12. Desacuerdo: previéndose para la solución del conflicto, el que las partes acudan al arbitramento, sin perjuicio de la instrumentación de los acuerdos parciales y del derecho de huelga según fuere procedente conforme a la Constitución y a la ley.

Se propone la especial regulación del procedimiento de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos, en razón de la inexistencia de la normatividad legal, dado que el Código Sustantivo de Trabajo no le regula, pues fue construido en 1950 para regular exclusivamente la contratación colectiva de los trabajadores oficiales y particulares, sobre la base de negar el derecho de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos.

Además, se propone regulación especial para los empleados públicos, por las características y particularidades propias de la negociación en el vínculo legal y reglamentario, del Estado como sujeto negociador, del presupuesto como referente económico y la necesidad constitucional de la instrumentalización del acuerdo colectivo, dado que por no ser contrato colectivo como si lo es en los trabajadores de vínculo contractual, exige en los empleados públicos un procedimiento posterior a la terminación de la negociación. Además, por cuanto la actual regulación arbitral es deficiente, poco creíble y dilatada/dilatable, siendo procedente alternativamente una regulación ágil y de confianza, prevista en el Convenio 151 (artículo 8°).

La procedencia de esta regulación especial, corresponde igualmente al tratamiento especial dado por la propia OIT al adoptar convenio singular, el 151, para la administración pública y la remisión que se hace en el Convenio 154, general “sobre el fomento de la negociación colectiva”, a las “modalidades particulares” de la Negociación Colectiva en la Administración Pública (artículo 1°). Además, es la experiencia positiva en varios países, como por ejemplo, Argentina, Paraguay, España.

Artículo 5°. Negociación mixta. En el caso de los Sindicatos Mixtos de Empleados Públicos y Trabajadores Oficiales, como situación especial, con regulación coordinada y según el Procedimiento previsto en este Proyecto de Ley para los Empleados Públicos y de acuerdo al Código Sustantivo del Trabajo para los Trabajadores Oficiales.

Artículo 6°. Garantías durante la negociación. Son las de permiso sindical remunerado para los negociadores sindicales, como garantía propia para el cumplimiento de su función negociadora.

Y la del fuero sindical circunstancial, durante el conflicto colectivo, para los empleados públicos integrantes de la organización sindical comprometida en el conflicto.

Artículo 7°. De la consulta. En desarrollo del principio constitucional de participación, se propone la consulta previa a la adopción de disposiciones de carácter general que tengan incidencia en las condiciones de empleo.

Artículo 8°. Interpretación. Para la interpretación de la ley, se señalan prevalentemente los artículos 25, 39 y 55 constitucionales y los Convenios 151 y 154 de la OIT así como la Constitución de la OIT y los pronunciamientos de su comité de libertad sindical y comisión de expertos.

ART. 9°. Derogatorias. Expresamente se deroga del Código Sustantivo del Trabajo: el numeral 4 del artículo 414 que sólo atribuía a los Sindicatos de empleados públicos la atribución de formular memoriales de solicitudes respetuosas, el artículo 415, ambos sustancialmente referidos al derecho de petición y del artículo 416 la expresión según la cual se prohibía presentar pliegos de peticiones.

Cabe anotar que este proyecto ya había presentado con fecha 29 de julio de 2003 y 25 v de julio de 2005 aprobado por la Cámara de Representantes en las dos oportunidades, pero no alcanzó hacer trámite en la plenaria por vencimiento de término, lo que facilita la tramitación en la Cámara de Representantes dado los antecedentes y el debate ya adelantado en esa célula congresional.

Proposición

Dese primer debate al Proyecto de ley número 078 de 2007 Cámara, por la cual se regula el derecho de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos, en desarrollo del artículo 55 de la Constitución Política y de los convenios de OIT número 151 de 1978 y 154 de 1981, aprobados respectivamente por las Leyes 411 de 1997 y 524 de 1999”

Atentamente,

Venus Albeiro Silva Gómez,
Ponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 306 DE 2008 CAMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los 200 años del municipio de Anorí, departamento de Antioquia.

Doctor

MANUEL ANTONIO CAREBILLA CUELLAR

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Honorables Representantes:

Por honrosa designación que me hiciera la Presidencia de la Comisión, para rendir ponencia para primer debate al Proyecto de la ley número 306 de 2008 Cámara, *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los 200 años del municipio de Anorí, departamento de Antioquia*, presentado a consideración del Congreso de la República por los honorables Representantes Carlos Arturo Piedrahíta Cárdenas y Oscar Alberto Arboleda Palacio, en os términos del artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo, así:

1. Importancia, contenido y alcance de la iniciativa parlamentaria

El objeto de la presente iniciativa es que la Nación se vincule a la celebración de los 200 años de vida jurídica del municipio de Anorí – departamento de Antioquia, nombre que se da en honor al Cacique Norí, quien moró en dicha Comarca, que inicialmente recibió el nombre de “Real de Minas de San Juan de Nepomuceno de Anorí”. Este municipio rico en sus primeras etapas en recursos naturales, especialmente el Oro; pero la principal actividad es la Agricultura y la explotación forestal.

De igual manera, en Anorí, se desarrollan actividades: artísticas, culturales y arquitectónicas, y se engalana de poseer un maravilloso paisaje de cascadas y verdes parajes, lo cual recibe un apelativo de “Cima del arte sobre una montaña de oro”.

El sector económico está enmarcado dentro de los siguientes aspectos: Minero. Ganado doble propósito, Panela, Café, Cacao y Maderas Preciosas. Con los proyectos que actualmente se están ejecutando, Anorí se convertirá en un Polo Ecoturístico de gran importancia para dicha región.

Su gran riqueza aurífera atrajo importantes inversionistas nacionales y extranjeros, quienes montaron sus empresas mineras en Anorí, pero que con la posterior baja de la producción del oro, abandonaron la zona.

El municipio de Anorí presenta una problemática referida a los cultivos ilícitos, muchos de los campesinos anoriseños, han cambiado su actividad minera por los cultivos ilícitos de marihuana y coca que proliferaron ante la bonanza de las drogas ilícitas. Esto ha gene-

rado degradación de los suelos, que se acentúa con las fumigaciones, un mayor empobrecimiento de la población y frecuentes episodios de violencia.

El conflicto Armado interno de nuestro país tiene repercusiones directas en el municipio, ya que se presentan disputas de los diferentes grupos armados ilegales por el control de la zona; que se ve reflejado en la cifra de muertes violentas, desplazamientos forzados, desapariciones, secuestros, víctimas de minas antipersonales, orfandad entre otros.

El aislamiento geográfico por la deficiencia de rutas de acceso al municipio del departamento y el País, lo que dificulta la comercialización de los productos avícolas, ya que las carreteras con las que cuenta (dos secundarias y dos terciarias) permanecen en mal estado la mayor parte del año.

Teniendo en cuenta lo anterior, existe la necesidad de apoyar al municipio de Anorí, en la implementación de proyectos productivos para lograr el progreso y el desarrollo municipal.

La iniciativa parlamentaria consta de cinco (5) artículos cuyas disposiciones son: el primero se relaciona con la efemérides de los 200 años y la vinculación de la Nación a la celebración del Bicentenario de la fundación del municipio de Anorí; el segundo, autoriza la incorporación de obras de vital importancia para dicho Ente Territorial; el tercero se autoriza al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación de los próximos años la incorporación de las obras de utilidad pública contempladas en el artículo 2º del Proyecto de ley; el cuarto, dispone la cofinanciación y celebración de los contratos a que haya lugar para la realización de las obras autorizadas; y, el quinto, hace relación a la vigencia de la Ley.

2. Facultad de los congresistas en la presentación de este tipo de iniciativa legislativa Constitucional y legal

Nuestro Sistema Constitucional y Legal es permisivo con los miembros del Congreso de la República, ya que lo faculta para la presentación de proyectos de ley y/o Acto Legislativo, cosa contraria de lo que ocurre con otros Sistemas Constitucionales, donde sólo se pueden presentar iniciativas legislativas a través de Bancadas.

En el Proyecto de ley se compromete el gasto público y presupuesto; el Proyecto de ley es jurídicamente viable puesto que la Corte Constitucional en todas sus providencias judiciales sostiene que el Senado de la República y la Cámara de Representantes pueden aprobar leyes que comporten gasto público, siempre y cuando no consagren mandato imperativo al Ejecutivo. El régimen Constitucional Colombiano permite que todos los miembros del Congreso de la República, presente estas iniciativas.

A. Aspectos constitucionales

Los artículos 150, 154, 334, 339, 341, 345 y 359 número 3, superiores se refieren a la competencia por parte del Congreso de la República de interpretar, reformar y derogar las leyes; a la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas de presentar proyectos de ley y/o acto legislativo; lo concerniente a la dirección de la economía por parte del Estado; la obligación del Gobierno Nacional en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo; y la prohibición constitucional de que no habrá rentas nacionales de destinación específica, con excepción las contempladas en el numeral 3 del artículo 359 Constitucional.

B. Aspectos legales

La Ley 5ª de 1992 (Reglamento Interno del Congreso) dispone en su artículo 140, que la iniciativa legislativa puede tener su origen en las Cámaras Legislativas, y en tal sentido, el mandato legal, dice:

“Artículo 140. Iniciativa Legislativa. Pueden presentar Proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas”.

Una vez analizado el marco constitucional y legal de la iniciativa parlamentaria, y llegados a la conclusión de que el Proyecto de ley

número 306 de 2008 Cámara, se encuentra enmarcado dentro del ámbito de la Constitución y la ley; el Congreso de la República, no invade órbitas ni competencias de otras Ramas del Poder Público, en especial las que le corresponden al Ejecutivo en cabeza del Gobierno Nacional.

3. Análisis jurisprudencial relacionado con la iniciativa del congreso en el gasto

La Corte Constitucional mediante Sentencia C-985 de 2006, del 29 de noviembre de 2006, respecto a la iniciativa que tienen los Congresistas, ha manifestado:

“Del anterior recuento se desprende que la Corte Constitucional ha establecido:

i) Que **no existe reparo de constitucionalidad en contra de las normas que se limitan a “autorizar” al Gobierno para incluir un gasto, pero de ninguna manera lo conminan a hacerlo**. En esos casos ha dicho la Corporación que la Ley Orgánica del Presupuesto¹ no se vulnera, en tanto el Gobierno conserva la potestad para decidir si incluye o no dentro de sus prioridades, y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, los gastos autorizados en las disposiciones cuestionadas.

ii) Que **las autorizaciones otorgadas por el legislador al Gobierno Nacional, para la financiación de obras en las entidades territoriales, son compatibles con los mandatos de naturaleza orgánica sobre distribución de competencias y recursos contenidos en la Ley 715 de 2001 cuando se enmarcan dentro de las excepciones señaladas en el artículo 102 de dicha ley, a saber, cuando se trata de las “apropiaciones presupuestales para la ejecución a cargo de la Nación con participación de las entidades territoriales, del principio de concurrencia, y de las partidas de cofinanciación para programas en desarrollo de funciones de competencia exclusiva de las entidades territoriales”**.

4. Trámite a la iniciativa legislativa en la Cámara de Representantes

El Proyecto de ley número 306 de 2008 Cámara, fue presentado a consideración del Congreso de la República el día 13 de mayo de 2008, por los honorables Representantes Carlos Arturo Piedrahíta Cárdenas y Oscar Alberto Arboleda Palacio en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. Dicho Proyecto de ley, ha tenido el siguiente trámite legislativo:

• El Proyecto de ley número 306 de 2008 Cámara, fue publicado en la *Gaceta del Congreso* de la República número 249 de 2008.

• Mediante oficio CCCP3.4-1431-08 fui designada como Ponente de la iniciativa legislativa en estudio.

Proposición Final

Por las anteriores consideraciones, propongo a los miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar Primer Debate al Proyecto de ley número 306 de 2008 Cámara, “*por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los 200 años del municipio de Anorí, departamento de Antioquia*”.

Cordial saludo,

Carmen Cecilia Gutiérrez Mattos,
Representante a la Cámara Ponente.

¹ “Artículo 39. Los gastos autorizados por leyes preexistentes a la presentación del Proyecto Anual del Presupuesto General de la Nación, serán incorporados a éste, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y las prioridades del Gobierno, si corresponden a funciones de órganos del nivel nacional y guardan concordancia con el Plan Nacional de Inversiones, e igualmente las apropiaciones a las cuales se refiere el parágrafo único del artículo 21 de la Ley 60 de 1993. Los proyectos de ley mediante los cuales se decreten gastos de funcionamiento solo podrán ser presentados, dictados o reformados por iniciativa del Gobierno a través del Ministro de Hacienda y Crédito Público y del Ministro del ramo, en forma conjunta (Ley 179 de 1994, artículo 18)”.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 307 DE 2008 CÁMARA

por medio de la cual la nación rinde homenaje póstumo en memoria del general de división José María Córdova Muñoz, héroe de Boyacá, Chorros Blancos, Pichincha y Ayacucho.

Doctor

MANUEL ANTONIO CAREBILLA CUELLAR

Presidente

Comisión Cuarta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Despacho

Estimado señor Presidente:

Por honrosa designación que nos hiciera la honorable Mesa Directiva de la Comisión, para rendir ponencia en primer debate al **Proyecto de ley número 307 de 2008 Cámara**, *por medio de la cual la Nación rinde homenaje póstumo en memoria del General de División José María Córdova Muñoz, héroe de Boyacá, Chorros Blancos, Pichincha y Ayacucho*, procedemos en los términos del artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, así:

1. Objeto y origen del Proyecto.
2. Marco Constitucional
3. Análisis Jurisprudencial relacionado con la iniciativa del Congreso en el Gasto.
4. Pliego de Modificaciones al Proyecto de ley.
5. Proposición final

1. Objeto y origen del proyecto.

El **Proyecto de ley número 307 de 2008 Cámara**, *por medio de la cual la nación rinde homenaje póstumo en memoria del General de División José María Córdova Muñoz, héroe de Boyacá, Chorros Blancos, Pichincha y Ayacucho*. Es una iniciativa legal propia del Congreso de la República, que pretende en primer lugar hacer un especial reconocimiento al prócer colombiano José María Córdova Muñoz, por sus ideas, por su trayectoria y sobre todo, por su altísimo Patriotismo e invaluable servicios a la causa libertadora, son estas y muchas otras virtudes las que se le ensalzan al general.

Tal como se plantea justicieramente en la exposición de motivos, *“...El proyecto de ley pretende exaltar la memoria del destacado e importante hombre público, Patriota y Valiente, General José María Córdova, dotado de una fuerza natural en su ser, sus ideas y, en sus actos responsables que siempre realizó de forma heroica. Con un don peculiar en el arte de la estrategia y que luchó siempre, como el mismo lo manifestó: “Por una Constitución que abriera las puertas a la felicidad, y en la que la leyes y no los hombres, mandaran”.*

Hagamos una breve cita del perfil del General Córdova: Hijo de don Crisanto Córdova y doña Pascuala Muñoz, nació el 8 de septiembre de 1799, en Concepción, provincia de Antioquia de la Nueva Granada.

Su carrera militar fue brillante y transparente. Sus cualidades humanas y su amor incondicional a la patria fue demostrado desde su honor militar, con una Hoja de Servicios intachable y con distinciones, que por su valor y heroísmo supo alcanzar para bien de la Independencia de Colombia y de la América del Sur.

Fue vencedor en Boyacá; Además en Chorros Blancos, en los límites entre Yarumal y Campamento el 12 de febrero de 1820, derrotó a los Realistas, batalla que le dio independencia al territorio antioqueño y que afianzó el triunfo de Boyacá. En Pichincha, a ordenes de Sucre, el 24 de mayo de 1822, formó parte de la acción libertaria del Ecuador, y en Ayacucho, el 9 de diciembre de 1824, igualmente comandado por Sucre en la máxima batalla de Independencia de la América del Sur, donde fue vencedor, con su memorable carga: “División, de frente, armas a discreción, paso de vencedores”. Y allí en el campo de batalla fue ascendido a general de división.

En una encendida proclama a los pueblos de América, Córdova decía: “Bien sabéis que se vencer y no os perderé sino entre un bosque de laureles...yo cuento con vuestros esfuerzos; si me abandonáis seré víctima del honor, de mi deber, de mis sentimientos; marcharé al cadalso con la impavidez con que mil veces me he presentado al enemigo; moriré, sí, pero la historia dirá que el general Córdova ha hecho el sacrificio de su vida antes que faltar a los juramentos, antes que faltar a su firmeza y antes que ser el instrumento de la esclavitud...”

Fue así, como el 17 de octubre de 1829 al mando del general Florencio O’Leary, 900 veteranos se enfrentaron ante 400 novatos comandados por Córdova, en el “Santuario” (Antioquia) y, a manos del irlandés Ruperto Hand, nuestro Héroe de Ayacucho, perdió la vida como un mártir.

Cabe anotar que su insurrección en Antioquia contra la Dictadura de Bolívar, fue solo por defender la Constitución, la Democracia y las leyes de la República; lo cual fue reconocido magnánimamente por el mismo Libertador Simón Bolívar, cuando a la muerte de Córdova, en la Hacienda de Fucha al Sur de Bogotá, desautorizó a sus ministros, ofreció retirarse del mando y rechazó de plano toda idea de Monarquía para América, pues el mismo Libertador Simón Bolívar fue víctima de los aduladores.

Los logros de José María Córdova permitieron que le llovieran los reconocimientos y condecoraciones, logros que hoy sustentan de sobra el homenaje que se pretende realizar por medio del presente proyecto de ley.

Su paso por la armada lo inició como Cadete de infantería y luego a ser General de División, máxima dignidad entre los militares de la época, participó en varias Batallas y campañas libertadoras. Logros que lo ubican en sitial de honor en la historia colombiana.

Tiene su origen este proyecto en la Cámara de Representantes, donde un importante grupo de parlamentarios antioqueños, en un muy buen momento, buscan la recordación de este importante líder a través de la construcción de obras que aportan desarrollo y calidad de vida para los antioqueños y el país en general.

Cumple con los requerimientos normativos para que toda iniciativa sea convertida en Ley de la República. Como toda ley denominada: “Ley de Honores”, no tiene un trámite especial, en consecuencia sus requisitos no van más allá de la Constitución y las leyes que involucran temas presupuestales, tal y como lo desarrollaremos a lo largo de esta ponencia.

Ahora, es vital resaltar la importancia de la inversión sugerida en el proyecto, como es la vía Barbosa-San Vicente-Concepción. Esta vía comunica el Área Metropolitana con el Oriente Antioqueño, zona que además de ser rica en tierras aptas para el cultivo de productos *pancoger*, es el ingreso a una hermosa zona turística, como es la Zona de Embalses, la cual, como su nombre lo indica, a través de estas Represas de agua, generadoras de energía, desarrolla toda una infraestructura turística, propulsora de empleo e ingresos para esta importante región colombiana.

Además, se convierte en vía de descongestión para ambas subregiones antioqueñas, de acuerdo al recorrido que se observe, veamos, los habitantes de Alejandría, Concepción y San Vicente, tendrán otra vía de penetración hacia la Capital Antioqueña de Medellín y el Área Metropolitana, disminuye la distancia para viajar al Bajo Cauca Antioqueño, la Zona del Magdalena medio y la Costa Atlántica, toda vez que de Barbosa se parte hacia esas zonas del país y en sentido contrario, los habitantes del Norte y Nordeste antioqueño y el Norte del Área Metropolitana, podrán acceder al Aeropuerto José María Córdova y el Oriente Antioqueño, cuando el caso lo amerite.

Estos municipios le han aportado importantes recursos y sucesos al desarrollo del país, es apenas de mera justicia, ejecutar esta obra, sueño eterno de los habitantes de estos municipios, a quienes les ha tocado trasegar por caminos de herradura, viendo deteriorar sus bienes y devaluar su patrimonio, son grandes extensiones de tierra que pierden valor frente a otras regiones similares del departamento

por no tener fácil acceso, dificulta el ingreso del desarrollo y sume a sus pobladores en el fondo del desequilibrio social, de la inequidad social.

Consideramos que este es el momento histórico para hacer justicia con la región y destinar recursos para la obra en mención, es una petición general de los dirigentes y habitantes de la región revivamos un artículo publicado en un medio de comunicación virtual de la región del Oriente Antioqueño a principios del año 2008, en una reunión con el Gobernador de Antioquia¹:

“Caminos interminables de piedra, incomunicación entre algunos municipios y pérdidas comerciales a causa de no poder transportar sus productos son circunstancias que los 23 alcaldes del Oriente antioqueño pretenden que sea cosa del pasado. Por ello, durante la 1ª Asamblea Subregional del Oriente le pidieron al gobernador departamental, Luis Alfredo Ramos que les ofreciera soluciones al mal estado de sus carreteras.

Las carreteras en el departamento de Antioquia no se encuentran en su mejor estado. Kilómetros de trocha en vías de acceso entre municipios y algunas interveredales que son intransitables para los vehículos automotores hacen que los trayectos sean extensos y la economía de algunos municipios se vea perjudicada severamente.

Es el caso de la subregión del Oriente. Algunas veredas, e incluso municipios, se encuentran incomunicados porque sus carreteras están sin pavimentar o deterioradas por el abandono de las autoridades correspondientes.

Está fue la queja más notoria por parte de los 23 alcaldes de la subregión al gobernador de Antioquia, Luis Alfredo Ramos, durante la Primera Asamblea Subregional, la cual se realizó en el Recinto Quirama del municipio de El Carmen de Viboral”.

A renglón seguido y en relación con esta vía informa:

Incomunicados

Si bien esta es la vía que se encuentra en estado más crítico, muchos trayectos intermunicipales corren con la misma fortuna. El Santuario-Granada-San Carlos, Marinilla-Guatapé, Guatapé-Aleandría-Barbosa-Concepción, La Ceja-Pontezuela-Llanogrande, son algunas de los tramos de esta subregión que se encuentran en estado de trocha. “Tenemos una emergencia vial en la región y en nuestras veredas. El invierno deterioró la malla vial en estas zonas”, manifestó el alcalde de Marinilla, Francisco Javier Ramírez .(Resalto y subraya fuera de texto original)

Y para rematar el Alcalde de Concepción-Antioquia, José Luis Correa, lanza una frase lapidaria, que refleja la necesidad de la vía:

“Uno de los sectores económicos más perjudicados es el del turismo, ya que muchas localidades se ven perjudicadas por este problema. “Nuestro municipio es un polo de desarrollo turístico que no ha tenido la oportunidad de mostrarse por falta de vías de comunicación”

Pocas veces en el estudio de este tipo de leyes, se considera la inclusión de estas obras en las inversiones departamentales, Antioquia, tiene como prioritaria esta inversión y por eso es importante concurrir desde este escenario en el apoyo económico y entregar la realidad de un sueño, que casi es eterno. La Gobernación de Antioquia en reciente boletín de prensa², se comprometió a invertir o mejor comprometió la destinación de 10.000 millones para pavimentación de 10 kilómetros de la vía Barbosa - Concepción, obra que inicia en el año 2009. La inversión sugerida en este proyecto de ley asciende a 10.000 millones de pesos.

Es importante recordar a esta célula legislativa, que en el estudio del Proyecto de ley número 43 de 2007 (Cámara) y 48 de 2007 (Senado), “por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de

enero al 31 de diciembre de 2008”, en primer debate, se propuso la iniciativa, incluir esta vía en el sector de inversiones del Presupuesto Nacional y sin argumento válido alguno se negó, por eso esta ponencia insiste en convalidar esta iniciativa y convertirla en Ley de la República.

2. Marco constitucional y legal

Vincula esta iniciativa lo preceptuado en los artículos de la Constitución política de Colombia, 150, numeral 15, que reza sobre la exaltación a personas o instituciones que prestan servicios a la patria; el artículo 154 sobre la iniciativa legislativa de la Cámara de Representantes, el artículo 288 sobre los principios del Ordenamiento Territorial, en materia de distribución de competencias y el principio de concurrencia; el artículo 345 que consagra el principio de legalidad en el gasto público; todos de la Constitución Política.

Cumple los requisitos de las Leyes 38/89, 179/94 y 225/95, compiladas por el Decreto Presidencial 111 de 1996 o Estatuto Orgánico del Presupuesto; la Ley 715 de 2001 en su artículo 102; su identidad con el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 o Ley 1151 de 2007, cuando en su artículo 129 cita proyectos por viabilizar y textualmente reza:

“Proyectos por viabilizar: El Gobierno Nacional acompañará a las entidades territoriales en el diseño y estructuración de proyectos del Anexo que, aún cuando no están incluidos en el presente Plan Nacional de Inversiones, sean importantes para contribuir al logro de una mayor competitividad, productividad e impacto social de las regiones, y para seguir avanzando en las metas de la agenda interna y la Visión Colombia Segundo Centenario, para su posterior inclusión en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, BPIN. Algunos de estos proyectos se financiarán con cargo al crédito de US \$1.000 millones a que hace referencia esta ley...” (Subraya fuera de texto).

Frente al cumplimiento de la Ley 819 de 2003, en esta ponencia desarrollamos este mandato legal y se acoge plenamente en la medida que en su artículo 7º, en lo referente al análisis del impacto del gasto sugerido al Gobierno Central para la construcción de la vía Barbosa – Concepción, es decir, su consistencia con el Presupuesto General de la Nación, información que para el caso que nos ocupa, se toma del Marco Fiscal de Mediano Plazo del año 2007, Capítulo IX Plan Financiero, que establece que para el año 2008 se espera que el gasto en inversión ascienda a \$9.667 miles de millones, equivalente al 2.5% del PIB; por lo tanto, la financiación de las inversiones contempladas en el proyecto de ley, tendrían su fuente en dicho rubro.

El valor de esta inversión asciende a 10.000 millones de pesos, especificados en el artículo segundo, que dicho sea de paso, es una enmienda que proponemos en su articulado, pues en el proyecto radicado en la Secretaría General, no se expresa la cifra a invertir en esta obra, así:

Ampliación y pavimentación de la vía Barbosa-

San Vicente-Concepción10.000.000.000.00

TOTAL10.000.000.000.00

No afecta para nada las reservas consignadas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, de acuerdo a los requisitos del MFMP de la ley 819, que deben garantizar en primer lugar, la sostenibilidad del pago de la deuda pública, pues se están “cargando” al rubro general de inversiones.

En conclusión la meta con este proyecto de ley consiste en que los gastos con los cuales podrá concurrir la nación, para cofinanciar proyectos de inversión, sean incorporados por el ejecutivo en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y siempre y cuando sean consecuentes con el Plan Nacional de Desarrollo y con las prioridades expresadas por el Gobierno en el Plan Nacional de Inversiones, requisitos cumplidos a cabalidad en el estudio de esta iniciativa, mejor dicho, la iniciativa parlamentaria para presentar proyectos de ley que decretan gasto público, no conlleva a la modificación o adición del presupuesto general de la Nación *per se*, por el contrario busca es acogerse a los requisitos del

¹ Inforiente Antioquia, Febrero 4 de 2008, <http://inforiente.info/antioquia/oriente-clamaporsuscarreteras.html>

² Gobernación de Antioquia, dirección de comunicación informativa, Despacho del Gobernador, Medellín, abril 18 de 2008.

Marco Fiscal de Mediano Plazo, MFMP y al Presupuesto de Gastos del PPN. Simplemente esas leyes servirán de título para que posteriormente, el gobierno, incluya en la ley General de Presupuesto las partidas necesarias para atender esa inversión.

Así las cosas, este proyecto de ley consulta y acoge las disposiciones presupuestales de la nación para las próximas vigencias, su costo para el presupuesto no afecta en nada los compromisos adquiridos de pago de deuda pública interna o externa que a la fecha tiene la nación, no afecta las metas de ejecución, en ningún caso el gasto las sobrepasa, lo que le da plena viabilidad al proyecto ahora que se inicia el estudio en esta Comisión.

Es importante resaltar que ni el Gobierno ni el Congreso podrán definir indiscriminadamente la elaboración y ejecución del Presupuesto, la ley consagra unas competencias y unas prerrogativas, es competencia de la nación la ejecución del presupuesto y es prerrogativa del Congreso presentar proyectos de ley diferentes al Presupuesto General de la Nación donde se asignen recursos para inversión, donde se permite concurrir a la nación, en la construcción de obras o en la inversión en desarrollo y tecnología en las regiones y especialmente en las instituciones educativas de todo orden.

En el desarrollo del presente proyecto se obedece a los principios constitucionales de la estructura del Presupuesto, la coordinación con el Plan de Desarrollo, el Gasto Social, la Inversión, el respeto a la iniciativa del gasto, los procedimientos para el gasto y el manejo de la política fiscal nacional y territorial.

3. Análisis Jurisprudencial relacionado con la iniciativa del Congreso en el Gasto

Esta iniciativa de ley tiene prolífico respaldo de la Corte Constitucional en varias sentencias analíticas en esta materia; todas ellas son precisas al fallar en dirección a la autonomía del Congreso en cuanto a la iniciativa propia en estas “leyes de honores”, donde se insiste en la prohibición de obligar al gobierno nacional a efectuar un gasto, por el contrario dictamina la oportunidad de brindar al gobierno, asignación de recursos para mejorar la inversión social en aquellos casos donde las participaciones que por derecho propio tienen las entidades territoriales, no alcanzan a suplir todas las necesidades sociales y comunitarias. Esto se logra mediante la concurrencia con las entidades territoriales y las instituciones beneficiarias a aportar recursos para jalonar su desarrollo, esto en otras palabras es, apoyo, mediante la figura de la cofinanciación para la realización de obras benéficas; se debe entonces, gestionar los recursos necesarios para aprovechar el aporte de la nación.

El proyecto de ley en su artículo segundo plantea:

Artículo 2º. Autorícese al Gobierno Nacional para concurrir con los recursos necesarios para la ampliación y pavimentación de la vía Barbosa-Concepción-San Vicente. Vía de acceso a la cuna del Héroe.

Ampliación y pavimentación de la vía Barbosa-San Vicente-Concepción	10.000.000.000.00
TOTAL.....	10.000.000.000.00

El mandato de este artículo en ningún momento **obliga** al gobierno nacional a realizar el gasto, solo esta incitándolo a **concurrir** con las entidades que participen en la realización de la obra.

Con este antecedente y en casos semejantes, la Corte Constitucional se refirió declarando la constitucionalidad de estas leyes de honores, objetadas por el gobierno, como se plasma en la Sentencia C-196 de 2001:

“Por ende, el escrutinio judicial para determinar si en este aspecto una ley es o no constitucional consiste en analizar si la respectiva norma consagra “un mandato imperativo dirigido al ejecutivo”, caso en el cual es inexecutable, “o si, por el contrario, se trata de una ley que se contrae a decretar un gasto público y, por lo tanto, a constituir un título jurídico suficiente para la eventual inclusión de

la partida correspondiente, en la ley de presupuesto”³, evento en el cual es perfectamente legítima”. Subraya ajena al texto original.

La misma corte en la sentencia C-1113 de 2004, evaluando al mismo tipo de leyes es contundente:

“Para dejar claro y en caso de futuros conceptos del Ministerio de Hacienda que puedan obstaculizar el normal trámite del proyecto, tampoco se está autorizando para celebrar ningún tipo de convenios ni contratos como tampoco adoptando ningún tipo de cofinanciación, situaciones estas que sí darían lugar a argumentos de inconstitucionalidad. En este caso las autorizaciones dadas al Gobierno nacional se enmarcan dentro de las excepciones previstas en el artículo 102 de la Ley 715 de 2001 (Coordinación, subsidiariedad y concurrencia), es decir, las cubiertas por el sistema de cofinanciación no violan la Constitución Nacional”. Subraya ajena al texto original.

En el proyecto se señala sin dar lugar a otra interpretación, que es el Gobierno Nacional quien impulsará y definirá los instrumentos para la adecuación, restauración, protección y conservación quiere esto decir: primero, que el municipio y el departamento también contribuirá con recursos disponibles para atender estos proyectos; y segundo que será el gobierno nacional quien discrecionalmente adopte el mecanismo de financiación”. Subraya ajena al texto original.

Para ir más allá, la Procuraduría General de la Nación, en concepto 3841 de junio de 2005, dirigido a la Corte Constitucional, dentro del trámite constitucional que terminó con la sentencia C-729 de 2005, conceptuó:

“Así, podemos concluir, de conformidad con el texto constitucional y los planteamientos de la Corte Constitucional, que las leyes mediante las cuales el Congreso decreta gasto público, se ajustan al ordenamiento constitucional siempre y cuando ellas se limiten a habilitar al Gobierno para incluir estos gastos en el proyecto de presupuesto. Por el contrario, son inconstitucionales, si mediante dichas leyes se pretende obligar al Gobierno a ejecutar un determinado gasto”.

4. Pliego de Modificaciones al Proyecto de ley.

Para darle viabilidad al proyecto y en consideración a la sustentación anterior, se propone el siguiente pliego de modificaciones al presente proyecto de ley de la siguiente manera:

Encabezado: Sigue Igual

Artículo 1º. Sigue Igual.

Artículo 2º. Se modifica y queda así:

Artículo 2º Autorícese al Gobierno Nacional para concurrir con los recursos necesarios para la ampliación y pavimentación de la vía Barbosa-Concepción-San Vicente. Vía de acceso a la cuna del Héroe.

Ampliación y pavimentación de la vía Barbosa-San Vicente-Concepción	10.000.000.000.00
TOTAL.....	10.000.000.000.00

Artículo 3º. Sigue igual

Artículo 4º. Sigue igual

Artículo 5º. Sigue igual

5. Proposición final

Por las anteriores consideraciones, proponemos a los miembros de la honorable Comisión Cuarta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar **Primer Debate** al **Proyecto de ley número 307 de 2008 Cámara**, “por medio de la cual la nación rinde homenaje póstumo en memoria del General de División José María Córdova Muñoz, héroe de Boyacá, Chorrros Blancos, Pichincha y Ayacucho”.

Oscar de Jesús Marín, Ponente Coordinador; Germán Enrique Reyes Forero, Coponente

³ Sentencia C-360/94. MP Eduardo Cifuentes Muñoz. Fundamento Jurídico número 6.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 307 DE 2008 CAMARA

por medio de la cual la nación rinde homenaje póstumo en memoria del General de División José María Córdova Muñoz, héroe de Boyacá, Chorros Blancos, Pichincha y Ayacucho.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación rinde homenaje al General de División José María Córdova, Prócer y Mártir de la Democracia, fallecido el 17 de octubre de 1829, en el combate del “Santuario” (Antioquia).

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para concurrir con los recursos necesarios para la ampliación y pavimentación de la vía Barbosa-Concepción-San Vicente. Vía de acceso a la cuna del Héroe.

Ampliación y Pavimentación de la vía Barbosa-

San Vicente-Concepción10.000.000.000.00

TOTAL.....10.000.000.000.00

Artículo 3°. El proyecto hidroeléctrico Pescadero-Ituango, llevará siempre el nombre de: General *José María Córdova*.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional a incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones que se requieran para la ejecución de la presente ley, siempre reasignando los recursos existentes en cada órgano ejecutor, sin que implique aumento del presupuesto, y todo en concordancia con la disponibilidad que se produzca en cada vigencia fiscal.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Oscar de Jesús Marín, Ponente Coordinador; *Germán Enrique Reyes Forero*, Coponente.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 311 DE 2008 CAMARA

por medio de la cual la nación se asocia a los 150 años de la fundación del municipio de Támesis, en el departamento de Antioquia”.

Bogotá, D. C., 4 de junio de 2008

Doctor:

MANUEL ANTONIO CAREBILLA CUELLAR

Presidente Comisión IV

Honorable Cámara de Representantes

La ciudad

Referencia: Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 311 de 2008 Cámara, *por medio de la cual la nación se asocia a los 150 años de la fundación del municipio de Támesis, en el departamento de Antioquia*.

Respetado señor Presidente y honorables Representantes:

Por designación de esta Presidencia y de conformidad con lo establecido en el artículo 174 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, sometemos a su consideración el informe de ponencia para primer debate en la Comisión Cuarta Constitucional de esta honorable Corporación, del Proyecto de ley número 311 de 2008 Cámara, *“por medio de la cual la nación se asocia a los 150 años de la fundación del municipio de Támesis, en el departamento de Antioquia”*.

Hemos dividido el contenido de este análisis del proyecto de ley en dos partes: Parte Primera, lo que dice la exposición de motivos y Parte Segunda, proposición.

PARTE PRIMERA

Análisis de la exposición de Motivos

La exposición de motivos de este proyecto de ley, contiene dos capítulos de interés destacado para sus autores: el primero, que trata del contenido del proyecto, de aspectos formales, procedimentales y jurídicos, y el segundo, que versa sobre el municipio de Támesis, (Antioquia).

CAPITULO I

Contenido del proyecto, de aspectos formales, procedimentales y jurídicos

1. Contenido del proyecto. El proyecto, según los autores, pretende que la Nación se asocie a los 150 años de la fundación del Municipio de Támesis, Antioquia. Como consecuencia, ordena lo siguiente:

- a) Editar una monografía del municipio de Támesis;
- b) Erigir un monumento en conmemoración de los 150 años del municipio, así como una placa conmemorativa;
- c) Emitir un sello de correos que contendrá motivos alusivos al arte rupestre del municipio de Támesis;
- d) La declaración del complejo rupestre de Támesis como patrimonio arqueológico y cultural de la Nación;
- e) La entrega al (a la) Alcalde (sa) Municipal un ejemplar autógrafa de la presente ley y de la Orden de la Democracia en el grado de Comendador;
- f) La producción y emisión en el canal Institucional de un programa de televisión sobre el municipio de Támesis, por parte de la CNTV;
- g) La construcción de un museo Histórico y Arqueológico en las instalaciones de la Casa de la Cultura “Hípólito J. Cárdenas”;
- h) La construcción del Complejo Rupestre Los Cartazas;
- i) La construcción de una auditorio en la Casa de la Cultura “Hípólito J. Cárdenas”, y
- j) La construcción y mantenimiento de la carretera Támesis – San Pablo.

Nada de lo anterior resulta extraño al contenido de una ley de honores, razón por la cual no encontramos en este informe ninguna observación particular.

2. Consideraciones jurídicas generales respecto del proyecto.

Los autores de este proyecto de ley han considerado conveniente anticipar debates jurídicos estériles, usualmente planteados en el trámite de esta clase de proyectos de ley. Destacamos para este informe los siguientes criterios que a nuestro juicio deben ser conocidos por los colegas en este primer debate:

2.1. En primer lugar, las leyes de honores no tienen trámite constitucional especial: se surten a través del procedimiento ordinario que se exige a la generalidad de las leyes. Por su lado, los artículos 204 y siguientes de la Ley 5ª de 1992 que se refieren a especialidades en el proceso legislativo ordinario, no incluyen peculiaridad de trámite alguna para una ley de honores.

2.2. Los Congresistas tienen iniciativa en el gasto. No tienen, eso sí, iniciativa en el presupuesto. Una discutible tesis viene haciendo carrera, sin éxito: aquella según la cual el Congreso no tiene iniciativa en el gasto.

Para evitar controversias, los autores consideran útil destacar apartes de la jurisprudencia de la Corte Constitucional:

“En este sentido, la Corte ha señalado que el mecanismo de la cofinanciación consiste precisamente en que la Nación, con el aporte de unos recursos, concurre con las entidades territoriales para alcanzar un determinado fin. En conclusión, el artículo 2° cuestionado autoriza al Gobierno Nacional a incluir unas partidas presupuestales para, aportar, en concurrencia con el municipio de Albán, unos recursos dirigidos a cofinanciar las obras señaladas, en desarrollo del principio de concurrencia (artículo 288 de la C. P.) y respetando la jurisprudencia constitucional. Por lo tanto, no se desconoce el

artículo 102 de la Ley 715 de 2001, ni se vulnera el artículo 151 superior¹, tesis que se ratificó mediante sentencia C-554/05².

Compartimos la idea de que la Corte ha reafirmado la competencia del Congreso para decretar los gastos públicos (art. 150, numeral 11). El Congreso, en efecto, es quien tiene por regla general la iniciativa en materia de gasto, y excepcionalmente el gobierno nacional, como se plantea en la sentencias C-488 de 1992, C-197 de 2001³ y C-1113 de 2004 entre otras. Tienen razón pues los autores de esta iniciativa, al afirmar que el Congreso tiene facultades para decretar gastos públicos y para aprobarlos en el Presupuesto General de la Nación.

3. Es cierto que el principio de legalidad del gasto público supone la existencia de competencias concurrentes entre el Congreso y el Gobierno. Como sabemos, le corresponde al Congreso la ordenación del gasto propiamente dicho, mientras que al Gobierno compete la decisión libre y autónoma de la incorporación de tales gastos al Presupuesto General de la Nación. No se está fijando un deber perentorio para el Gobierno, sino que se respeta su autonomía constitucional (artículo 346 y 347 de la Carta) y legal (artículo 39 del Estatuto Orgánico del Presupuesto) para determinar las prioridades del gasto.

4. Es constitucional la posibilidad de que la Nación participe en el desarrollo de funciones que son del resorte de los entes territoriales, en este caso del municipio de Támesis, mediante la apropiación de recursos presupuestales destinados a cofinanciar obras y programas con el concurso económico de las autoridades de nivel local. Esto lo ha reconocido la jurisprudencia hasta el cansancio, razón por la cual creemos que no amerita mayor justificación.

Efectuado el análisis de la Ley 819 de 2003⁴ en lo concerniente a su artículo 7º, coincidimos con los autores de esta iniciativa en que el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley que ordene gasto deberá hacerse explícito, y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, dice esa ley, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos, y en las ponencias de trámite respectivas, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. En este caso, la ley autoriza a la Nación para:

- a) Editar una monografía del municipio de Támesis;
- b) Erigir un monumento en conmemoración de los 150 años del municipio, así como una placa conmemorativa;
- c) Emitir un sello de correos que contendrá motivos alusivos al arte rupestre del municipio de Támesis;
- d) La declaración de Támesis como patrimonio arqueológico y cultural de la nación;
- e) La entrega al (a la) Alcalde (sa) Municipal de un ejemplar autógrafo de la presente ley y de la Orden de la Democracia en el grado de Comendador;
- f) La producción y emisión en el canal Institucional de un programa de televisión sobre el municipio de Támesis, por parte de la CNTV;
- g) La construcción de un museo Histórico y Arqueológico en las instalaciones de la Casa de la Cultura “Hipólito J. Cárdenas”;
- h) La construcción del Complejo Rupestre Los Cartazas;

¹ Sentencia C-1047 de 2004. Referencia: expediente OP-075. Objeciones Presidenciales al Proyecto de ley número 48 de 2001 Senado, 212 de 2002 Cámara, “por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Albán, en el departamento de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones”. M. P.: doctor Manuel José Cepeda Espinosa. Bogotá, D. C., veintiséis (26) de octubre de dos mil cuatro (2004).

² Sentencia C-554/05. M. P.: Jaime Araújo Rentería.

³ La Corte ha explicado que estas disposiciones consagran lo que se ha llamado el “principio de la legalidad del gasto público”, que por lo que concierne a las rentas nacionales, tiene el alcance de imponer que todo gasto que vaya a realizarse con cargo a dichas rentas sea previamente decretado mediante ley e incluido dentro del Presupuesto General de la Nación.

⁴ “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal”.

i) La construcción de una auditorio en la Casa de la Cultura “Hipólito J. Cárdenas”, y

j) La construcción y mantenimiento de la carretera Támesis – San Pablo.

La autorización de gasto que se incluye en esta ley tiene una baja proyección presupuestal, salvo el caso de la carretera Támesis–San Pablo, de 13 kilómetros, y cuyo costo no solamente resulta fácilmente calculable por las autoridades viales del país, sino que se trata de un trayecto corto e infinitamente importante desde el punto de vista social para la localidad. Por la misma razón, el gasto ordenado puede ser solventado sin traumas de ningún tipo en el presupuesto general de la Nación, si resulta incorporado a la ley anual de presupuesto, por lo que es absolutamente innecesario crear una fuente de ingreso adicional.

Aclarado lo anterior, se justifica esta ley de honores de la siguiente forma:

CAPITULO II

Breve reseña histórica del municipio de Támesis, Antioquia

1. Fue con la familia Orozco Ocampo que surgió a la vida el municipio de Támesis, ubicado en el departamento de Antioquia a unos 111 kilómetros de distancia de la ciudad de Medellín, en el denominado suroeste antioqueño. Su cabecera municipal se encuentra a unos 1.638 metros sobre el nivel del mar (msnm). Su extensión es de 243 km² y limita al norte con el municipio de Jericó y Fredonia, al oriente con Valparaíso, al sur con Caramanta y el departamento de Caldas y al occidente con Jardín y Jericó. Posee 2 corregimientos, San Pablo y Palermo, y cuenta también con 37 veredas.

Según el investigador Graciliano Arcila Vélez “la fecha oficial de la fundación del municipio de San Antonio de Támesis es el 25 de febrero de 1850. Uribe Angel anota que la iniciativa de fundar la población fue de los hermanos Pedro y Mariano Orozco en asocio de Juan Tomás Robledo”⁵. Otros han señalado que “solo el 17 de agosto de 1864 figura Támesis en un documento oficial, que es el acta de una sesión de la Asamblea Constituyente, y en ella se delimitan las tierras del “distrito” de Támesis que va a crearse. (...) El 23 de agosto de ese año fue sancionada la ley sobre división territorial del Estado, que incluye a Támesis en el departamento del Centro, como distrito, y establece sus fronteras. La ley establece que empezará a regir el 15 de septiembre del mismo año”⁶. En efecto, la Ley número 13 del 23 de agosto de 1864 deja constancia de la delimitación de 23 distritos, dentro de los cuales se encuentra el hoy municipio de Támesis.

Coincidimos con los autores del proyecto, en que esta municipalidad posee una rica historia. Un gran número de personalidades y eventos en el tiempo han marcado su promisorio destino en todos los ámbitos, incluso en la vida nacional. Entre ellas cobra relevancia Eladia Mejía González, maestra que impulsó a principios del siglo XX la actividad educativa; “socorrió a los desvalidos, construyó 141 escuelas, solicitó ayuda para otras tantas (...)”. El mismo ex Presidente Lleras Camargo dio cuenta de su lucha en un homenaje que la Unión de Ciudadanas de Colombia le tributó en la ciudad de Manizales, el Ministerio de Educación le impuso la medalla “Camilo Torres”; Caldas, la medalla “Francisco José de Caldas”, y el doctor Eduardo Santos, presidente de Colombia en 1940, la “Cruz de Boyacá”. Así mismo fue superlativa la vida y obra del médico Rafael José Mejía (1905-1964), quien a partir de su extensa y profunda formación académica en Colombia y en el exterior contribuyó de manera significativa en la lucha contra la tuberculosis y enfermedades del tórax. Aníbal Vallejo Álvarez por su parte, también se destacó en la vida nacional como Senador de la República (1958) y Ministro

⁵ Arcila, 1996, 209, en “Támesis: Santuario del arte rupestre en Antioquia – Colombia”, por Zapata Rendón, Isabel Cristina y Tobón Tamayo, Alejandrino; Medellín; 2001.

⁶ Revista Distritos, Órgano informativo de los municipios colombianos; Homenaje a Támesis en su centenario 1864- 1964; Año IV; No. 6; Junio- Julio 1965; Editada por “Talleres de Editorial Salesiana”; Medellín, Colombia.

de Fomento en 1963 durante el gobierno del Presidente Guillermo León Valencia. De la innumerable lista de personalidades tamesinas así también sobresalieron personalidades como los médicos Nemesio Álvarez Correa, José Domingo Vargas y José Velásquez Q., los maestros Víctor Manuel Orozco Gómez (alcalde, periodista fundador del semanario *Labor y Fe* en 1921) y Adolfo Naranjo Giraldo, el Capitán de la Fuerza Aérea Colombiana Alberto Fernández (1965), así como el licenciado Jairo Calle Orozco y los abogados Jorge Juan Orozco Ortiz y Darío Calle Orozco.

Así mismo, queremos destacar en esta instancia a figuras como el jurista Carlos Mauro Hoyos Jiménez, oriundo del corregimiento de Palermo, quien se desempeñó como, entre otros cargos, Contralor General del Departamento de Antioquia (1973-1976), Representante a la Cámara y Procurador General de la Nación (1986), y el tamesino Oscar Darío Pérez Pineda, contador público de la Universidad de Medellín, tecnólogo en costos y auditorías del Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid, quien ha sido Concejal de Medellín en dos períodos, Secretario de Hacienda Departamental, y actual congresista. Solo a manera enunciativa nos hemos referido a estos ilustres ejemplos, pues de nombrar a muchos más que han contribuido con su valor y formación al desarrollo de Támesis y sus alrededores, no alcanzaría en esta instancia a citarlos a todos.

2. Es conocido por los antioqueños y especialistas del tema, en que el arte rupestre también ha jugado un preponderante rol. Resaltamos los estudios que han confirmado que Támesis ha sido testigo de la expresión de sus antiguos aborígenes, “Chamíes”, con ocasión de las inscripciones jeroglíficas y figuras gravadas en hondo relieve encontrados por Víctor M. Orozco Gómez en 1984 cuando paseaba con sus discípulos en los alrededores de la población⁷.

En la actualidad Támesis se erige como uno de los centros más importantes del suroeste antioqueño. Sus pobladores con empuje y decisión han sabido sobreponerse a las dificultades por las que ha atravesado en 1938 y 1979 a causa de los terremotos, y han impulsado el comercio, la agricultura y el turismo con vehemencia. Su riqueza cultural se puede exponer con orgullo al mundo, a quien le interesa sobremanera hoy asistir en turismo a sitios que como Támesis exhibe arte rupestre, caminos prehispánicos construidos en piedra y un exótico paisaje. Esta riqueza le permite al municipio de Támesis y sus alrededores, proyectarse como un interesante destino para el ecoturismo y el turismo cultural.

Es por ello que adicionalmente al merecido homenaje que se le debe brindar a esta municipalidad, toma relevancia el hecho de que Támesis requiera adecuadas vías de acceso, aspecto que ha sido objeto de muchas iniciativas y debates por parte de las autoridades locales y gubernamentales. Así, es hora de que desde el Congreso de la República se reconozca esa necesidad y se brinde apoyo a esta ilustre población.

3. Respecto de la malla vial, la Ley 105 de 1993 establece la distribución de las labores de construcción, mantenimiento y gestión de la red, obedeciendo al principio de descentralización. En materia de asunción de responsabilidades y competencias, se debe anotar que la Nación es responsable de la Red Vial Arterial (RVA), definida como aquella que cumple la función básica de integración entre las principales zonas de producción y consumo del país y entre este y los demás países.

Los departamentos, a su turno, lo son en relación con la Red Vial Departamental (RVD), conformada por las vías que son de propiedad de los departamentos, las que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley les traspase mediante convenio y, aquellas que en el futuro sean departamentales.

Así también se debe subrayar que los municipios son responsables de la Red Vial Municipal (RVM), integrada por aquellas vías de acceso que unen cabeceras municipales con sus veredas o veredas entre sí. La red vial secundaria, por su función, es aquella que une cabeceras

municipales entre sí o conecta a una de ellas con una vía primaria en el departamento; cumpliendo una función esencial para mejorar la competitividad y conectividad de las economías regionales.

Esta distribución ha generado dificultades para la construcción, mejoramiento y sostenimiento de la infraestructura vial del municipio de Támesis. La alta inversión que requiere la red vial a cargo del municipio, lo hace inviable financieramente, pues los recursos del ente municipal son sumamente limitados. Esta grave situación ha causado rezagos en materia de expansión, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, generando bajos niveles de servicio de las vías, así como periodos de tiempo en los cuales las vías no pueden ser utilizadas, especialmente en épocas de invierno, y en épocas de verano se sufre la incomodidad del polvo. De esta manera, ostensiblemente se afecta la conectividad y transitabilidad de la población y los productos objeto de comercio. El desarrollo del corregimiento de San Pablo se ha visto seriamente afectado a causa de esta circunstancia. Otro Corregimiento, Palermo, tiene perfectamente pavimentado el trayecto hasta Medellín, desde la Gobernación de Antioquia del entonces Gobernador y ahora presidente, doctor Álvaro Uribe Vélez.

La malla vial terciaria y secundaria del municipio de Támesis, especialmente la que comunica con el corregimiento de San Pablo ubicado a 13 kilómetros del casco urbano y con una población de cerca de 3.000 habitantes, se encuentra en muy regular estado a pesar de las diferentes intervenciones puntuales en reconstrucción de la superficie de rodadura y en la remoción constante de derrumbes, afectándose de paso su función de vía alterna para la integración con la cabecera municipal del municipio vecino de Valparaíso.

Por la importancia del corregimiento San Pablo para el desarrollo integral de Támesis, la administración ha planeado en principio y en la medida de sus posibilidades, apuntar a dar soluciones técnicas definitivas para la consolidación de este importante corredor vial del municipio y del suroeste del departamento de Antioquia. La primera intervención está programada entre el casco urbano del municipio y la Vereda San Pedro, en una longitud aproximada de 5 kilómetros en la cual se pretende adecuar la sección pública a una sección entre 5 y 6 metros de ancho, rectificar curvas peligrosas, estabilizar zonas de potenciales deslizamientos, repotenciar pontones que están en mal estado, recuperar y construir obras de drenaje, y proporcionar una superficie de rodadura en pavimento flexible.

Esta intervención se verá reflejada en beneficios como integración regional y social, disminución de los tiempos de recorrido entre el corregimiento y el casco urbano, incentivo a los conductores a transitar por las vías mejoradas, generando una mayor presencia de vehículos, en zonas que por su aislamiento eran de difícil control del Estado, incentivo para la prestación de servicios de transporte público confiable, seguro y de tarifas asequibles para la población del corregimiento, incentivos para la producción agrícola y pecuaria, por la reducción en los costos del transporte, y lo más importante, el mejoramiento de la calidad de vida de las personas que viven en 17 veredas, el resguardo indígena y la zona urbana del corregimiento.

4. No podría faltar mencionar en estas líneas, la riqueza hídrica y ecológica del municipio de Támesis y sus alrededores. El Támesis del siglo XXI finca su mayor importancia en su riqueza hídrica, pues es el segundo municipio con mayor riqueza hídrica del departamento de Antioquia luego de Urrao y resulta de relevancia en la actualidad, proteger y resaltar las fuentes hídricas que surten del preciado líquido a millones de personas⁸.

Así las cosas y en virtud de las anteriores consideraciones, encontramos en este informe diversas razones y argumentos (jurídicos, históricos, sociológicos, culturales, ecológicos y demás) que sustentan con suficiencia este proyecto de ley, como bien lo expusieron los autores del mismo.

⁷ Sobre este aspecto se puede consultar “MONOGRAFIA DE TAMESIS”; Orozco García Salvador, en http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/21/21_843862123.pdf, documento consultado el 3 de junio de 2008.

⁸ Sobre el tema correspondiente a la hidrografía de este municipio, se puede consultar “MONOGRAFIA DE TAMESIS”; Orozco García Salvador, en http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/21/21_843862123.pdf, documento consultado el 3 de junio de 2008.

SEGUNDA PARTE
Proposición

Por las razones expuestas, proponemos a la honorable Comisión dar **primer debate favorable** al Proyecto de ley número 311 de 2008 Cámara, “*por medio de la cual la nación se asocia a los 150 años de la fundación del municipio de Támesis, en el departamento de Antioquia*”.

Atentamente,
Germán Enrique Reyes Forero, Ponente Coordinador, *Oscar de Jesús Marín*, Coponente, Representantes a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL
PROYECTO DE LEY NUMERO 311 DE 2008

por medio de la cual la Nación se asocia a los 150 años de la fundación del municipio de Támesis, en el departamento de Antioquia.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. La Nación rinde homenaje al municipio de Támesis en el departamento de Antioquia, con motivo de conmemorarse los 150 años de su fundación, que se cumplen el 24 de diciembre de 2008.

Artículo 2°. La Imprenta Nacional, con la asesoría de la Academia Colombiana de Historia, editará una monografía del municipio de Támesis, que contendrá una relación de hombres ilustres, así como de su riqueza cultural y arqueológica.

Artículo 3°. La Nación erigirá un monumento en conmemoración de los 150 años, y colocará una placa conmemorativa en el sitio que para ambas acciones designe el Concejo Municipal de Támesis.

Artículo 4°. El ministerio de Comunicaciones emitirá un sello de correos, que contendrá motivos alusivos al arte rupestre del municipio de Támesis.

Artículo 5°. Declárese patrimonio arqueológico y cultural de la nación el complejo rupestre del municipio de Támesis. Las entidades públicas encargadas de proteger el patrimonio cultural concurrirán para su organización, estudio, protección y conservación.

Artículo 6°. El Gobierno Nacional entregará al (a la) Alcalde (sa) Municipal un ejemplar autógrafo de la presente ley y le será conferida la Orden de la Democracia en el grado de Comendador.

Artículo 7°. La Comisión Nacional de Televisión, con cargo a sus recursos, producirá y emitirá en el canal Institucional un programa de televisión sobre el municipio de Támesis.

Artículo 8°. De conformidad con los artículos 334, 341 y 359 numeral 3 de la Constitución, autorízase al Gobierno para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación, y/o impulsar a través del sistema nacional de cofinanciación, las apropiaciones necesarias que permitan la ejecución de las siguientes obras:

1. Construcción museo Histórico y Arqueológico en las instalaciones de la Casa de la Cultura “Hipólito J. Cárdenas”.
2. Construcción Complejo Rupestre Los Cartamas.
3. Construcción auditorio Casa de la Cultura “Hipólito J. Cárdenas”.
4. Construcción y mantenimiento de la carretera Támesis – San Pablo.

Artículo 9°. Autorízase al Gobierno Nacional para realizar los traslados presupuestales, elaborar los créditos y contracréditos, celebrar los contratos y tomar las decisiones necesarias de acuerdo con sus capacidades presupuestales para el cabal cumplimiento de la presente ley.

Artículo 10. Las autoridades a que se refieren los artículos 2° al 7° se reunirán dentro de los tres (3) meses siguientes a su vigencia con las autoridades locales del municipio de Támesis, a fin de dar inicio a la ejecución de los planes y actividades establecidas en esta ley.

Artículo 11. Esta ley rige desde la fecha de su promulgación.
Germán Enrique Reyes Forero, Ponente Coordinador, *Oscar de Jesús Marín*, Coponente, Representantes a la Cámara.

CONTENIDO

Gaceta número 315 - Miércoles 4 de junio de 2008
CAMARA DE REPRESENTANTES

Pág.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 201 de 2007 Cámara, por medio de la cual se modifican los artículos 16 parágrafo 3°, 17 y 24 de la Ley 105 de 1993 y se fortalece e incentiva la construcción, mantenimiento de la red vial terciaria de la República de Colombia	1
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 260 de 2008 Cámara, por medio de la cual se establecen los derechos de los usuarios del transporte aéreo y se dictan otras disposiciones	2
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 078 de 2007 Cámara, por la cual se regula el derecho de negociación colectiva de los sindicatos de empleados públicos, en desarrollo del artículo 55 de la Constitución Política y de los Convenios de OIT número 151 de 1978 y 154 de 1981, aprobados respectivamente por las Leyes 411 de 1997 y 524 de 1999	6
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 306 de 2008 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los 200 años del municipio de Anorí, departamento de Antioquia	8
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 307 de 2008 Cámara, por medio de la cual la Nación rinde homenaje póstumo en memoria del General de División José María Córdova Muñoz, héroe de Boyacá, Chorros Blancos, Pichincha y Ayacucho	10
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 311 de 2008 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia a los 150 años de la fundación del municipio de Támesis, en el departamento de Antioquia	13